



Sonderausgabe

Beispiele zur Straßenraumgestaltung

Aus VSVI-Information: April, August, Dezember 2011 und April 2012

Von Dipl.-Ing. Klaus Gossow, Salzgitter

Früher gab's nur Wege und Gassen

Zwei Fotos symbolisieren einen Schritt in der Historie des Verkehrswesens in Deutschland.

Ein Netz mit meist unbefestigten schmalen Wegen durchzog schon in germanischer Zeit die freie Landschaft – von Land- und Forstwirtschaft geprägt. Eckig war der Verlauf, wie es der Zuschnitt der Felder gerade erlaubte, und die Straße verlief ebenerdig, d.h. immer in Geländehöhe. Nutzer waren die Wanderer, vielleicht auch der Herr Pfarrer, der die Kirche im Nachbarort

Allee



besuchen wollte, der gezogene Handwagen, das schwer beladene Pferdefuhrwerk und die offene Kutsche mit den feinen Herrschaften. Findige Wegebauer pflanzten Bäume an diese Wege an der freien ausgeräumten Landschaft, großkronig, so dass den Wanderer auch bei höchstem Sonnenstand ein milder Schatten umgab.

Gasse



Dass man mit diesen Alleebäumen in atemberaubender Geschwindigkeit und mit tödlichem Ausgang frontal kollidieren kann, ist eine Erfindung der Neuzeit. Stichwort: freie Fahrt für freie Bürger. Die hochgepriesene „Neue Zeit“ brachte aber nicht nur das teuflische Rasen, die Fahrzeuge sind im Laufe der Jahrzehnte immer größer, breiter, schwerer geworden, vor allem aber die Verkehrsdichte d.h. die Begegnungs- bzw. Überholvorgänge von Fahrzeugen wuchs von 0 auf ∞ pro Zeiteinheit. Letztendlich zwang die unterschiedliche Fahrgeschwindigkeit zwischen Ochsenkarren/Traktor und Manta Cabrio zur Trennung der Verkehrsarten. Das vermeintliche Ei des Kolumbus, die

Beispiele zur Straßenraumgestaltung

Separierung wurde zum Kult: Stoßseufzer: Ich hasse die Charta von Athen. Die Standard-Lösung für die Situation im linken Bild lautet: eine Reihe der Alleebäume fällen, Bau einer mehrstufigen Fahrbahn gemäß RQ „Bm,ns“ und zahllose Nebenstreifen, alle zu breit bemessen. Es gibt aber auch eine innovative, sehr kreative Alternative zu dieser Lösung: Es bleibt alles beim Alten.

- Die schöne Laubbaum-Allee
- Die Gras-Schotter-Fläche für Wanderer, Radfahrer und gummibereifte Traktoren mit zwei Anhängern

und daneben baut man eine neue, sparsam bemessene Gemeindeverbindungsstraße von Neudorf nach Altwiesen, ohne Fahrbahnmarkierungen, denn die Begegnung zwischen zwei Lastkraftwagen kann hier nicht der Bemessungslastfall sein. Genial auch im 21. Jahrhundert.

Anders sieht der Fall im Dorf und in der Stadt aus. Der Grund und Boden ist knapp, vermehrt sich nicht und ist teuer. Das rechte Foto ist der Beweis dafür, dass Feuerschutz immer schon ein wichtiger Aspekt im Städtebau gewesen ist. Die kleine Lücke, vielleicht drei preußische Fuß breit, schafft dem Städtebauer die Gelegenheit, eine Treppe von der Unter- in die Oberstadt anzulegen und erspart dem umwegempfindlichen Fußgänger das Umrunden des ganzen Quartiers. Zudem hat der Biergarten-Besucher auf seinem Weg vom Fluss zu seiner Hütte auf dem Berg einen zusätzlichen seitlichen Halt, der ihn am Abgleiten von der Ideal-Linie hindert. Die Treppenanlage ist öffentlich gewidmet, zieht die Verkehrssicherungspflicht der Stadt nach sich und erfordert geringe Mittel für die Bauerhaltung und den Betrieb. Möge der Herrgott keinen „Verwaltungsbullen“ erfinden, der nach einer

abenteuerlichen Kosten-Nutzen-Analyse auf den Gedanken kommt, es könne wirtschaftlicher, nein billiger sein, diese Fläche zu entwidmen, juristisch formuliert „einzuziehen“ und den Durchgang zu sperren ... hoffentlich nur mit rot-weißem Flatterband. Auch ein Warnschild mit der Aufschrift „Benutzung auf eigene Gefahr“ ist ebenso zulässig, wie unsinnig, unge-reimt – und alle anderen Worte, die mit „un-“ anfangen.

Fazit:

Autobahnen zu bauen, in engmaschigem Netz, ist seit mehr als 80 Jahren ein Gebot jedes neuzeitlichen Infrastruktur-Konzeptes ... aber auch der gute alte Wegebau in der grünen Landschaft und der engen Stadt hat für die Lebensqualität des Menschen eine wesentliche Bedeutung, getreu der Philosophie der alten Römer: via est vita

„Jeder Planer ist auch Gestalter“

Bunte Gedanken zum Thema „Straßenraum“

1. Gibt's was Neues zum Thema „Straßenraumgestaltung“ seit Vitruv?

Die Empfehlungen zur Straßenraumgestaltung innerhalb bebauter Gebiete (ESG), 2011

Das ist sie nun, die neue Fassung dieser Empfehlungen für die Arbeit der „Straßenbauer“, oder noch ungenauer ausgedrückt, für den Straßeneigentümer – Straßenbaulastträger. Empfehlungen sind's, R2, nicht nur Hinweise W1, aber auch keine Richtlinien R1 oder juristische verbindliche Vorschriften, die gegeben-

nenfalls sogar einen Klageanspruch definieren. Es ist aber auch zu konstatieren, dass eine alte Verwaltungsweisheit lautet: Wenn in einer Anleitung die Formulierung „soll“ oder „sollte“ auftaucht (ggf. sogar von extern übernommen), so bedeutet das – auch für den Tiefbauamtsleiter: so und nicht anders ist es zu machen.

Nunmehr seit etwa 1980 müht sich der von Dipl.-Ing. Harald Heinz (HJP Planer, Aachen) seit etwa 15 Jahren geführte Arbeitsausschuss „Straßenraumgestaltung“ mit gutem Erfolg den Kollegen

an der entwerferischen Werkbank Tipps, Anregungen, Vorschläge für eine unserer 3.000 jährigen Europäischen Kultur entsprechenden Raumgestaltung zu geben: das Ergebnis sind die nunmehr in der 3. Auflage vorliegenden ESG 2011, nach 15 Jahren intensiver Ausschussarbeit, bei der eine Vielzahl von Professoren von DA und DD über H und KA bis WR.

Wie schön wär's, wenn auch mal ein junger Bauassessor 2. Staatsexamen vorgestern, mit dabei wäre! Wie damals ...!

Hoch zu loben, dass sich zur Durchsetzung dieser hehren Ziele ein Triumvirat gebildet hat: neben der FGSV, unsere Bundesvereinigung BSVI und die Bundesstiftung Baukultur ein wahrlich hochqualifiziertes Trio, indes: alles ist vergeblich, wenn die Gedanken und Empfehlungen nicht in das Mittelhirn der Macher, der „Sachbearbeiter am Brett“, pardon am PC mit der Software „Vitruv“ implantiert werden können. Apropos: Vitruv! Da wage ich Ben Akiba zu zitieren: Es ist alles schon mal dagewesen ... auch schöpferische Gestaltungsvorschläge für den öffentlichen Raum.

Vitruv, dieser geniale Baumeister der alten Römer, knüpfte an die Qualität von Bauwerken mehrere bautechnische Anforderungen – die letzte und damit höchste aber lautete: das Bauwerk muss schön sein. Gut gebrüllt, Löwe! Nun hatte er es vor 2000 Jahren möglicherweise leichter, denn damals war die Welt voll von Musen, Nymphen und Grazien ... und alle waren schön. Diesem Ideal streben die „ESG 2011“ nach und zwar mit durchaus respektablem Ergebnis. – Und das Ganze auf mehr als 100 Seiten mit vier Anhängen, bunt bebildert, 185 Abbildungen! Hier ist sicherlich die Grenze des spartanisch Erforderlichen überschritten, die des

Erträglichen wohl fast erreicht! Less is more!

2. Was heißt

„Vom Bürger für Bürger?“

Die Segnungen von Bürgerforen unter Mitwirkung von Ortpolitikern

Trotz des manischen Hangs zur Personalreduzierung gewinnen bereichsweise die Bauverwaltungsmanager wieder die Oberhand, die sensible Umgestaltungen in historisch gewachsenen Quartieren von der „amtseigenen Entwurfsabteilung“ mit Mitarbeitern, die der guten alten preußischen Residenzpflicht genügen, planen lassen. Merke: Ortskenntnis seit Jahren und Jahren und zwar bei Tag und Nacht hat in dieser Zunft einen unschätzbaren Wert.

Die ESG 2011 argumentiert von anderer Basis aus:

„Dialogorientierte Verfahren wie Planungswerkstätten oder Bürgerforen stellen sicher, dass Anwohner, Bürger, Politiker und Interessengruppen sich an der Planung beteiligen können. Die direkt Betroffenen bringen als Experten für ihre unmittelbare Umwelt nicht selten Aspekte in die Planung ein, die auswärtigen Fachplanern entgangen sind.

Auch wenn vielfach Einzelinteressen vorgebracht werden und Beteiligungsprozesse oft mühsam und arbeitsaufwändig sind, tragen sie doch dazu bei, dass die Auswirkungen von Infrastrukturplanungen umfassend diskutiert werden. Wenn es durch geschickte Moderation des Diskussionsprozesses gelingt, ein Zerreden der Planung zu vermeiden, führt Beteiligung letztlich meist zu einem tragfähigen Konsens, der die Durchsetzung und Umsetzung wesentlich erleichtert. Fehlplanungen, Abwägungsfehler und teure Umplanungen lassen sich so vermeiden.“

Das klingt doch sehr, sehr selbstbewusst. Alle Sätze einfach konstatierend und mit Subjekt und Prädikat im Präsens ... es fehlt nur das abschließende Credo: Bürgerbeteiligung ist ein Geschenk Gottes!

Nur der letzte Satz beginnt konditional und lässt durch die Verwendung des Füllwortes „meist“ statt „immer“ gewisse Selbstzweifel erkennen. Und das ist gut so! Ich kenne aus jahrzehntelanger Praxis an der Front (übrigens: eine der ersten geplanten Fußgängerzonen als Neubauprojekt ist die in Salzgitter-Lebenstedt mit der nostalgisch-avantgardistischen Bezeichnung: Blumentriften – Fischzug!) keine innerstädtische Umgestaltung, die in ihrer

Nur ein Erbe der Vergangenheit?



Kunst am Straßenrand



Beispiele zur Straßenraumgestaltung

Gestaltung maßgebend „vom Volk“ (Schiller, Demetrius) beeinflusst worden ist, wohl aber dass sie durch egoistische Ansprüche blockiert oder gar gegen den Prellbock gefahren worden ist. Und dann noch die „Ortspolitiker“ aus Bezirks- oder Ortsrat. Die schon fast historische Bezeichnung „Ortsäffchen“ trifft zwar nicht den Kern, aber ...! Die Hinweise und Ratschläge zum Thema „Bürgerbeteiligung“ in den ESG 2011 sind nur vor dem Hintergrund unserer pluralistischen Gesellschaft und unseres Bekenntnisses zur parlamentarischen Demokratie – faktisch – richtig. Nur gut – und das wäre dann wirklich zuviel –, dass in den ESG 2011 nicht auch noch Handreichungen für die Vorbereitung oder Durchführung von „Anliegerterminen“ gegeben werden.

Der Optimist sagt: Die Demokratie ist die beste aller Staatsformen! Der Pessimist entgegnet: Ich fürchte, er hat Recht! Oh gäbe es doch – resümiert der Humanist – die „Herrschaft der Besten“!

Wer formt das Bewusstsein der pluralistischen Gesellschaft, das Denken der Bürger?

Sicherlich ertönt es jetzt aus zigtausenden Kehlen: die Medien. Nun will ich hier keinem Rundumschlag/ Medienschelme das Wort reden; sie ist einerseits zwecklos, andererseits vielleicht gar kontraproduktiv.

Wichtig und unersetzlich sind die Denker, die Philosophen! Auch in unserem so handfest-technischen Metier des Städtebaus? Ja, dreimal ja. Fast 50 Jahre ist es her, dass der Psychoanalytiker Alexander Mitscherlich eine Streitschrift mit ungeheurer Brisanz, vielleicht gar Sprengkraft veröffentlichte: „Die Unwirtlichkeit der Städte“.

Rudolf Walther weist in einem lesenswerten Beitrag in einer der Juni-Ausgaben des „Freitag“ auf Mitscherlichs Grundthese hin: „Architektur und Städtebau sind die Prägstücke für die Menschen aller sozialer Schichten. Aus der hochgradig integrierten alten Stadt ist in der Moderne eine funktionell entmischte geworden. Wohnen, Arbeiten, Einkaufen und Erholen finden an getrennten Orten statt.“ Ich nenne nur einen Begriff: Charta von Athen, damals erst 30 Jahre alt! Sie ist das Grundübel, mindestens für die städtebaulichen Fehlentwicklungen, die auch noch in den kommenden Jahrzehnten eliminiert oder wenigstens minimiert werden müssen. Auch die Nachfolgerin, die Charta von Machù Picchu hat daran nichts Wesentliches ändern können.

Von diesen Gedanken Mitscherlichs – ggf. auch nur indirekt – sind die Schöpfer der ESG 2011 geleitet oder gar verfolgt, und sie versuchen mit ihrer Arbeit und ihren Ratschlägen die „Unwirtlichkeit der Städte“ im öffentlichen Straßenraum in das Gegenteil zu verkehren, getreu der philosophischen These: „Für schnelle Verkehrswege wird überall mit beträchtlichem Aufwand gesorgt, aber niemand denkt an ein System sachlicher attraktiver Kommunikation. Die Bedürfnisse des Gemüts bleiben unberücksichtigt.“ Das gilt auch heute noch. Danke Rudolf Walther vom Freitag! Danke auch FGSV, A.A 2.8!

3. Sind Straßenplaner von heute zwar fähig interdisziplinär zu arbeiten, aber unfähig interdisziplinär zu denken?

- Die Aus- und Fortbildung der Entwurfsingenieure für die Arbeit an der Front

- Zauberwort und Kernpunkt: die städtebauliche Bemessung.

In den vergangenen Jahrzehnten hat sich auf dem Gebiet der Straßenplanung, des Straßentwurfs eine m.E. fatale Fehlentwicklung breit gemacht: die fast apodiktische Spezialisierung, die mit dem Unwort des Jahres: „alternativlos“ verteidigt wird. Ich stelle dem entgegen: ein Bauingenieur, umfassend ausgebildet und noch besser fortgebildet, muss in der Lage sein, einen Straßentwurf abzuliefern, der den fahrdynamischen, sicherheitstechnischen, gestalterischen, umweltrelevanten, straßenbautechnischen, wirtschaftlichen (Investition und Erhaltung!) und raumprägenden Ansprüchen genügt. ... eben auch den gestalterischen. Keine Bauverwaltung wird einen Entwurf für die „Bauvorbereitung“ freigeben, an dem nicht alle anderen, an der Neugestaltung Interessierten – in welcher Art und Weise auch immer – beteiligt worden sind – hausintern und extern! Aber das, was vorgeschlagen wird und diskutiert werden soll, muss der entwerfende Ingenieur in Bezug auf die anderen relevanten Fachgebiete klug durchdacht haben und nachprüfbar belegen. Mit einem Höchstmaß an Skepsis muss man deshalb zur Kenntnis nehmen, dass die Neuorientierung der Hochschulausbildung für interdisziplinäre Vorlesungen keinen Raum lässt, geschweige denn für ein Studium Generale, das allein der Garant für eine umfassende humane Bildung ist. Ein schlauer Mann hat kürzlich – sicherlich überzogen – formuliert: Gott schütze uns vor einer Entwicklung, an deren Ende ein Ingenieur steht, der nur mit rechtsdrehenden, ein anderer, der nur mit linksdrehenden Momenten umgehen kann! Dem ist nichts hinzuzufügen.

Einer der Väter der ESG 2011, Dipl.-Ing. Christian Spath, Berlin hat es in der Vortragsveranstaltung, bei der die neuen Empfehlungen vorgestellt wurden, richtig formuliert, und so steht es auch in der Überschrift dieses Artikels: „Jeder Planer, jeder Straßenentwurfsgenieur ist auch ein Gestalter des Stadtraums.“ Er ist es, und deshalb muss er auch gut ausgebildet sein ... was nicht die Quadratur des Kreises darstellt.

Übergangslos kann hier ein Wort zum „Verfahren der Städtebaulichen Bemessung“ angefügt werden. Die Abbildung 1 ist den ESG 2011 „Elemente der Straßenraumgestaltung/Gestaltung einzelner Raumteile“ entnommen. Beim zweiten Hinsehen erkennt man den für einen Straßenplaner bislang sicher nicht alltäglichen Ansatz, dass zuerst die Breite der beiderseitigen Seitenräume festgelegt werden; hier sind neben Fußgänger- und Radfahrerverkehr auch

Aufhaltungsfunktionen und Aspekte aus Umfeldnutzungen zu berücksichtigen. Für die Fahrstreifen, hier „Mittelraum“ genannt, bleibt dann – etwas ketzerisch formuliert – der Rest, und der ist Schweigen!

Der Wunsch der ESG 2011 lautet durchaus löblich: Gestalterisch sollte die für den Fahrverkehr befestigte Fläche (innerorts Asphalt oder Pflaster) den Gesamtstraßenraum nicht dominieren. Für das konkrete Beispiel einer Straße ohne Mitteltrennung wird ein Verhältnis 3:4:3 angeraten, d.h. bei 6,0 Meter Fahrbahnbreite je 4,5 Meter breite Seitenräume und damit 15,0 Meter Gesamtbreite! Das ist doch schon ein Wort!

Der Mittelstreifen steht generell nicht so hoch in der Gunst der ESG. Wohl dann, wenn er über eine Mittelpromenade und eine doppelte Baumreihe zusätzliche Gestaltungsqualität eröff-

net. Büsche im Mittelstreifen brauchen m.E. nicht als „Barrieren“ eingestuft zu werden; für den verkehrswidrig querenden Fußgänger sind sie es zweifellos. Ansonsten können solche Gehölze durchaus eine sinnvolle Auflockerung allzu breiter Straßenschneisen bewirken.

4. Welches sind die signifikanten Teilflächen eines Straßenraums?

- Separation: ja – aber bitte weich?

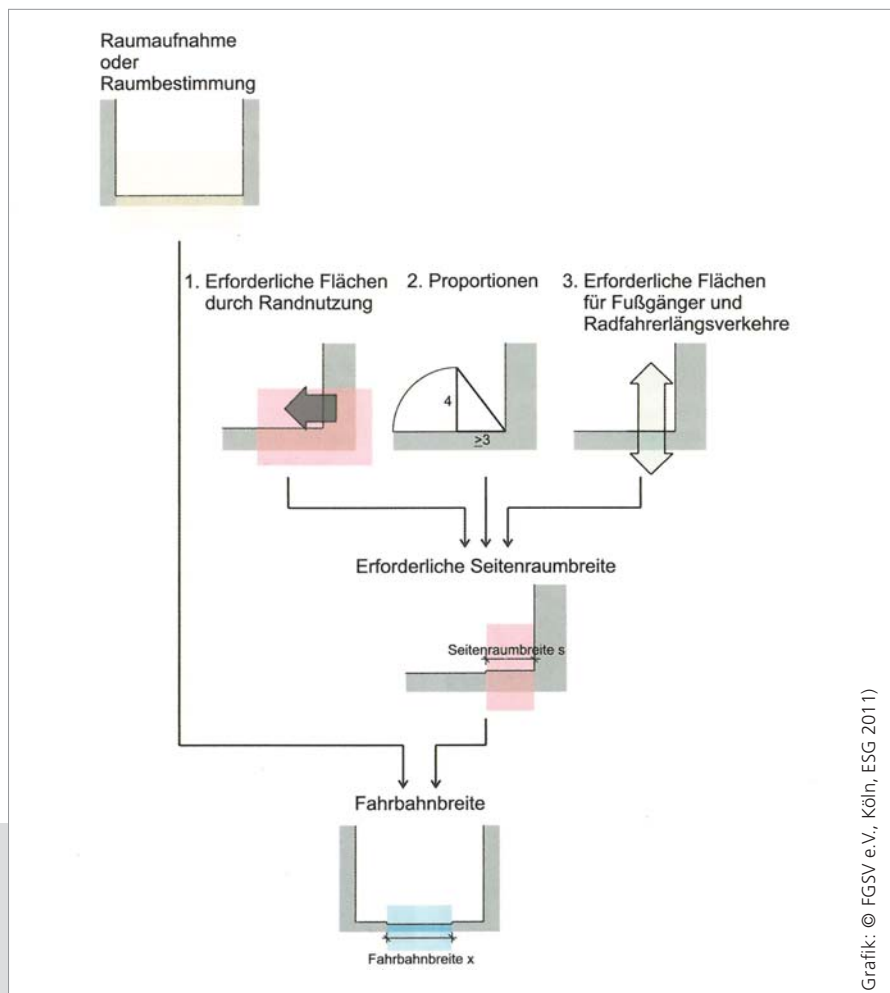
„Beim Entwurf sind unterschiedliche funktionale und gestalterische Anforderungen zu erfüllen“ sagen die ESG 2011; daraus entspringt die Gliederung in Teilflächen, in Teilräume. Traditionell ist die Dreiteilung: Seitenraum – Fahrstreifen – Seitenraum. Symmetrie fördert das Wohlbefinden des Betrachters. Aber mancher witzelt auch: Symmetrie ist die Ästhetik des kleinen Mannes. Deswegen argumentiere ich auch im Widerspruch zu den ESG: „Deutlich unsymmetrische Querschnitte mit stark ineinander abzeichnenden Seitenräumen“ erzeugen beim Betrachter ein Höchstmaß an Aufmerksamkeit und innerer Spannung. Gerade an den Schnittstellen zwischen Gebieten unterschiedlicher Nutzung (MIWO) kann dieses Gestaltungselement durchaus angebracht sein!

Aus der Sicht der Gestaltung der Bereiche außerhalb der Fahrstreifen (bei denen sowieso Hopfen und Malz verloren ist, auch wenn es sich um schwar-

Radweg in Ratzeburg



Abbildung 1: Ablaufschema für das Verfahren der städtebaulichen Bemessung.



Beispiele zur Straßenraumgestaltung

rot-gold eingefärbten Splittmastix handelt!) haben die Seitenräume eine entscheidende Bedeutung, weil ihre Funktionen und Aufgaben, im Gesamtstraßenraum unendlich vielfältig sind. Eine nicht erschöpfende Auswahl:

- Fortbewegung von Fußgängern (auch von mobilitätseingeschränkten, blinden und sehbehinderten Fußgängern)
- Aufenthalt (Kommunikation, Ausruhen, ...)
- Kinderspiel, Radfahrer,
- Warten auf Bus oder Straßenbahn
- Präsentation von Waren, Außengastronomie, Werbung
- Abstellen von Fahrrädern und Gegenständen
- Aufstellung von Verkehrszeichen, Leuchten, technische Anlagen und Haltestellenzubehör
- Sicherheitsabstand zur Fahrbahn
- Sozialdistanz zu angrenzenden Nutzungen, insbesondere zu Aufenthaltsräumen von Wohnungen sowie die
- Flächenansprüche des Radverkehrs und des ruhenden Kraftfahrzeugverkehrs, soweit diese in den Seitenräumen befriedigt werden sollen

Richtigerweise konstatieren die ESG 2011 dazu:

Im Grundsatz lassen sich drei Funktionsbereiche in den Seitenräumen unterscheiden:

- Der Gehbereich als funktional erforderlicher Fortbewegungsraum der Fußgänger;

- Ein Distanzstreifen zwischen Gehbereich und angrenzenden Grundstücken, der Abstand zur Bebauung schafft und häufig auch als Wirtschafts- und Aufenthaltsfläche dient,
- Ein fahrbahnseitiger Distanzstreifen (Sicherheits- oder Seitenraumstreifen) als Schutz gegenüber dem fließenden Verkehr, der Leuchten und andere technische Elemente, häufig zwischen Straßenbäumen, aufnimmt und zu Parkständen erweiterbar ist.

Das ist gut formuliert! Alles muss aber im konkreten Entwurfsfall mit Leben erfüllt werden. Hier wird eine nachhaltige Diskrepanz deutlich:

„Aus Gründen der sozialen Sicherheit und der gestalterischen Einheit sollten die Seitenräume von der Fahrbahn aus einsehbar sein. An hoch belasteten Hauptverkehrsstraßen kann jedoch auch die trennende und schützende Wirkung des Trennstreifens Vorrang haben, so dass die Seitenräume als eigenständige Räume auszubilden sind.“

Als überaus signifikant im Sinne der Überschrift dieses Kapitels können und müssen Park- und Ladeflächen bezeichnet werden: wir tendieren richtigerweise dazu, sie eher dem Part „Seitenräume“ zuzuschlagen, weil sie doch eine Vielzahl von verkehrlichen Einbauten inklusive Positionierung von Solitärgehölzen ermöglichen. Die aus dem Jahr 2005 stammenden „Empfehlun-

gen für die Anlage des ruhenden Verkehrs“ geben hierfür umfangreiche und breit gestreute Tipps! Schon dem Kirchenvater wurde von höherer Stelle geraten: Tolle lege! Nimm hin und lies!

Zum Schluss ist in diesem Kapitel „Teilflächen/Teilräume“ die nicht so einfache Frage zu stellen:

Wie, mit welchen technischen Mitteln ist die Abgrenzung zwischen den verschiedenen Teilräumen zu bewerkstelligen?

Die Antwort kann nur lauten: weich, also in moll (lat. mollis), keine Hochborde in Sonderanfertigung mit freier Höhe $h=15$ Zentimeter, Absätze im Millimeterbereich und dann auch abgerundet. Die Argumente des mechanischen Schutzes der Fußgänger im Seitenraum zählen nicht mehr. Die tatsächlich in der geschlossenen Ortslage gefahrenen Geschwindigkeiten liegen deutlich unter 50 km/h, es schreitet geradezu nach einem generellem Tempolimit von 30 km/h innerorts oder nach 30 km-Zonen oder nach einer Temporeduzierung in der Linie auf 10 km/h oder nach der Ausweisung von verkehrsberuhigten Bereichen mit dem dringenden Gebot zur Einhaltung der Schrittgeschwindigkeit oder, oder ... Es ist deshalb auch völlig unerheblich, wenn ein Autofahrer sowohl § 1 StVO wie auch den Kantschen kategorischen Imperativ immer im Kopf, im Lastfall „Begegnung“ die symbolische Trennlinie, gekennzeichnet durch Rinnen oder

Straße in Potsdam mit Alleebäumen und gut strukturiertem Gehwegbereich



Fußgängerzone in Vaduz: Nicht nur nachts sind alle Katzen grau



Gossen, auch mal überfährt. Schade, dass sich der vorgefertigte Bord-Gossen-Stein angeblich nicht bewährt hat. Ja und dann gibt es noch „Shared Space“! Rücksichtnahme aller auf alle und alles, allzeit und allorts! Getreu dem Motto: Wir sind alle Brüder! Die ESG 2011 merkt zu diesem Thema richtigerweise sinngemäß an: Das kann auch nach hinten losgehen! Der gestalterische Einheitsbrei winkt.

Mein Fazit aus der Praxis:

weiche Trennungen, wo es möglich ist. „Verkehrsberuhigte Bereiche“ mit angemessenen Parkmöglichkeiten und der Labsal von schleichenden Golf-Coups ... sehen und mit wallendem blonden Haar gesehen werden. Seele, was willst Du mehr!?!)

5. Die Möglichkeiten der Belebung des Straßenraums durch Variation des Materials.

- Ein Lageplan entspricht einer Draufsicht, fotografiert aus einem Satelliten

Wie schön sehen sie doch aus, die Lagepläne, die in Bürgerversammlungen gezeigt oder als Anlage von Vorlagen für die Ratsgremien verwendet werden! Karminrot das Pflaster, die Bänder im Muster wie gebrannte Siena, gülden die Beleuchtungskörper, frühlingsgrün-zart die Baumkronen in Kugelform (hoffentlich robinia pseudoakazia!) und ozeanblau das Wasser des

künstlerisch gestalteten Brunnens. Ein Meer von Farben, anregend und stressabbauend. Welch schöne Täuschung! Oder ist es gar eine der unzähligen heute üblichen ganz subtilen Spielarten der Volksverdummung? Der Fachmann lässt sich nicht täuschen.

Er weiß, dass alle Verkehrsteilnehmer – ob per pneu oder per pedes – den vor ihm liegenden Straßenraum, auch im Bereich von Fußgängerzonen, aus einer Höhe von circa 1,60 Meter mit maximal 20 Meter Voraussicht erkennt und auf sich wirken lassen kann.

Er weiß auch, dass sich im Laufe der Zeit auf allen Objekten – nicht nur auf dem Bücherschrank, sondern auch auf dem Straßenpflaster – der graue, meist gräuliche Staub (Definition: Materie am falschen Platz) gelegt hat.

Er weiß auch, dass die liebe Sonne mit ihren sengenden Strahlen im Straßenraum nicht nur künstlerische Einfärbungen ausbildet: Sie bleicht alles, was nicht „lichtecht“ ist, gnadenlos aus. Und er weiß auch, dass selbst ein nieselnder Regen nicht nur zur Belebung eines städtischen Straßenraumes beiträgt.

Deshalb wird, subjektiv gesehen, der in Ehren ergraute Straßenprojektierer zur Mäßigung raten, wenn aus Gründen der vermeintlich besseren Gestaltung sündhaft teures Natursteinmaterial aus der Inneren Mongolei angekartt werden soll.

Das erste und letzte Wort in dieser Diskussion muss übrigens der Betreiber

der öffentlichen Straßenanlage –, d.h. das Tiefbauamt, der Fachdienst Verkehr – haben und nicht der Stadtgestalter und schon gar nicht der Vertreter der Bürgerpartei „Pro Lipsia“, der einen kennt, dessen Opa jahrelang bei Gropius im Dessauer Bauhaus als Zeichner gearbeitet hat.

Die ESG 2011 widmen dem Thema „Material und Oberflächen“ lediglich zwei Seiten (Ziffer 3.1.7).

Zu begrüßen ist das mehrfach zu lesende Petitem, ortsübliche Baustoffe und typische Bauweisen zu verwenden. Dann wird die Lösung der Frage des Ersatzmaterials für Reparaturen kein Problem werden. Nicht ganz nachvollziehbar ist die offenbar generelle Skepsis der ESG 2011 gegenüber Betonpflaster. Die bekannte größere Wirtschaftlichkeit wird nicht selten zum zentralen Parameter, wenn durch den Einbau von Vorsatzbeton und kräftigfarbigen Splittkorn „Manki“ in der Oberflächenstruktur kompensiert werden können. Und was die Erfinder der ESG mit der sybillinischen Formulierung „...billige Materialien werden häufig nach kurzer Zeit unansehnlich, während teure Materialien ... mit zunehmendem Alter schöner werden und nicht veraltern“ meinen, wissen die Götter, und die sagen es nicht! Ich kenne bislang nur eine Expertenmeinung, wonach Frauen, wenn sie denn dem Ideal der Schönheit von innen genügen, im Alter schöner werden.

Verpasste Chance? Gepflasterte Kreisinnenfläche, gleiches Material wie in der Fahrbahn!

Linie 4 in Bremen



Foto: Klaus Gossow



Foto: © BPR

„Jeder Planer muss auch Gut-Gestalter sein“

Etwas Ironie zum Start:

Wie schön, dass die Hüter der Deutschen Sprache den Begriff „Gutmensch“ um ein Haar zum Unwort des Jahres gekürt hätten. Das ist ein weiterer Beweis für meine These, dass wir in einer Zeit hochgradiger Volksverdummung leben!

Nicht ohne Grund habe ich deshalb die Überschrift dieses dritten Teils meines Artikels über Straßenraumgestaltung provokativ geändert: Jeder Planer muss nicht nur Gestalter, nein, er muss in jedem Fall ein „Gut-Gestalter“ sein!

6. Echt dominant, nachhaltig prägend sind allein die Vertikalen, in der Landschaft und auch im Straßenraum

Die Thesen sind in Punkt 6:

- Straße und Baum sind erst seit kurzem verheiratet
- Die Kunst erobert den öffentlichen Raum

Das Auge gibt dem Verkehrsteilnehmer vor, was es wirklich sieht und begreift! Die Augenhöhe ist entscheidend für den Menschen, ob er geht, fährt, steht und vielleicht gar sitzt. So wird der Blick

gefasst vom Beleuchtungsmasten, Obelisken, Stelen oder anderen Objekten, die Funktionen haben oder einfach nur schön sind. Die ESG widmet diesem Part „Ausstattung/Mobiliar“ einen Abschnitt im Gesamthema „Elemente der Straßenraumgestaltung“. Die Formulierung: „Die abgestimmte Gestaltung von Ausstattungselementen kann dazu beitragen..., das Ortsbild positiv zu beeinflussen“ erscheint indes etwas zu defensiv. Sicher kommt der Gestaltung der Hochauffassaden die erste Priorität zu, aber Säulen und Stelen auf großen Plätzen und in breiten Querschnitten erzielen auch eine nachhaltige Wirkung. Diese ist natürlich immer dann am stärksten, wenn die Reisegeschwindigkeit gering ist, als Fußgänger und gar zu Null wird. Höchste Erfüllung erfährt z.B. der Betrachter einer Pseudo-Trajan-Säule auf dem Platz des Stadtmoments in „Salzgitters guter Stube“. Alle anderen eher zweckdienlichen Gegenstände von Schauvitriolen über Reklame-Schilder bis zu Papierkörben müssen in ihrer Wirkung beobachtet und mit starker Hand eingegrenzt werden: ein Handbuch mit vorbildlichen Vorgaben und beispielhaften Mustern

– wie in Karlsruhe – tut da gute Dienste. Die Urform der Vertikalen sind der Solitärbaum oder die Baumreihe, die Allee. Napoleon, der große Strategie, hat das Straßennetz in Europa nicht nur ergänzt und ausgebaut, sondern auch zur besseren Erkennbarkeit des Straßenverlaufs und der Schattenbildung mit Bäumen versehen, meist nicht unbedingt erste Qualität, meist *populus nigra*, die Schwarzpappel. Platanenbepflanzungen schaffen vor allem in den heißen Sommermonaten einen lichtdurchfluteten, in der Lufttemperatur deutlich reduzierten Straßenraum.

Zu warnen ist jedoch davor, enge innerstädtische Straßenräume, vielleicht gar solche mit mittelalterlicher Architektur durch Bäume und Sträucher, vielleicht gar in Hochbeeten, zuzustellen. Große Bäume gehören an breite Straßen (Hauptverkehrsstraßen, Magistralen, Einfallstraßen). Kein mittelalterlicher Platz auf dieser Welt hat je einen Baum gesehen, erst später pflanzte man Lutherlinden und Bismarckeichen, nur: das war bekanntlich schon in der technisierten Neuzeit. Das hätte in der ESG trotz aller Begeisterung für das Grün herausgearbeitet werden sollen und

Beispiel guter Gestaltung: Planckstraße Hannover



Straßenraum als Solitär vs. Privates Immergrün



müssen. Man fragt sich doch: was sollen Ginkgo-Bäume in mehr als ein Meter hohen Blumenpöten? – Zu Recht wird in den neuen Empfehlungen (ESG 2011) immer wieder Bezug auf die „Hinweise zur Straßenbepflanzung in bebauten Gebieten“ genommen. Drei-Big sehr einprägsame Fotos verdeutlichen das.

Für mich hat beim Thema „Kunst im Straßenraum“ durch die Wiederbelebung der Kreisverkehrsanlagen (nicht Kreisverkehre) eine neue Ära begonnen. Die ESG 2011 halten sich dazu in Bezug auf euphorische Zustimmung und Aufzeigen der schier unendlichen Möglichkeiten dieser kreativen Gestaltung vornehm zurück. Warum? Kein Teil einer Straßenverkehrsanlage eignet sich besser für informative, orientierende Gestaltung auf hohem Niveau als die Innenfläche eines Kreisverkehrsplatzes: mehrere hundert Quadratmeter ebene Fläche. Das schreit geradezu nach Vertikalen, vielleicht stilisierte Kirchtürme aus Stahlblech in unterschiedlicher Farbgebung.

7. Die Regel und die Ausnahme, konstatiert nicht nur Berthold Brecht.

Die Besonderheiten einzelner Gebietstypen in der bebauten Orts-

lage prägen ohne Zweifel auch die Palette der Gestaltungselemente in diesem Gebiet:

- die historisch geprägte Innenstadt
- die neuen Wohngebiete
- die Straßen im Gewerbegebiet
- das ländlich geprägte Dorf

Immer komme es, so die ESG 2011, bei der Straßenraumgestaltung darauf an, die wesentlichen Merkmale der jeweiligen Siedlungsstruktur aufzugreifen. Immer muss es eine Korrelation zwischen Größe des Straßenquerschnittes, Art der Fassaden und zusätzlicher Elemente der Straßenraumgestaltung geben. Immer so stellen die neuen ESG fest, müssen die Weichen zur Lösung dieser Probleme schon im Bauleitplanverfahren gestellt werden. Die Bereiche „zwischen den grünen Linien“ erhalten ihre Begrenzung im Bebauungsplan; schon in dieser Phase vor dem Satzungsbeschluss ist die kreative Mitarbeit des späteren Projektierers sinnvoll. Auf der Veranstaltung zur Vorstellung der ESG 2011 stellte ich im Angesicht dieses Fotos die Frage: Ist in diesem Wohngebiet mit freistehenden Eigenheimen und großen Vorgärten wirklich diese Anordnung von Solitär-Linden erforderlich oder auch nur sinnvoll? Meine Antwort auch heute: nein!

8. Genesis: Fiat lux!

- „Mehr Licht“ hat noch nicht einmal der sterbende Goethe gesagt.

Dieser Part „mit mehr als fünf Seiten mit teilweise überaus skurrilen Beispielen“ wirft 1000 Fragen auf und bringt keine Antwort, im Gegenteil. Der Satz „Licht in der Stadt unterstützt ein Wohlempfinden, das in dem tiefverwurzeltem Bedürfnis der Menschen...“ würde zwar Martin Heidegger oder auch Hannah Arendt imponieren, kann aber meine Antithese „Die Dunkelheit ist der Nährboden für die chthonische Urkraft des Menschen, die ihn immer als erstes nach Geborgenheit suchen lässt“ in keiner Weise entkräften. Rundheraus: eine Sicherheitsbeleuchtung in den Nebenräumen vor allem für Fußgänger und die Fußgängerinnen mit den Stöckelschuhen ist unerlässlich, aber auch nicht 24 Stunden pro Tag..... Fast möchte man das Buch der Bücher zitieren: Alles hat seine Zeit..... hell werden und dunkel sein. Der Christ kämpft nicht nur für den arbeitsfreien Sonntag, sondern auch dagegen, dass die Nacht zum Tag gemacht wird. Und noch ein Sahnehäubchen. Schon Goethe textet im Götz: Wo viel Licht, ist auch starker Schatten. Dem ist nichts hinzuzufügen.

Allee



Kunst im Straßenraum



Beispiele zur Straßenraumgestaltung

9. Das Schlüsselwort zum Abschluss!

- „Stadtgestalterische Beiträge“

Es ist der große Verdienst aller bisherigen und auch der neuen „Empfehlungen zur Straßenraumgestaltung in der geschlossenen Ortslage“ (2011):

Im Anhang werden nicht weitere Utopien offeriert, hier werden konkrete Hinweise gegeben, wie man per standardisiertem Verfahren die „Qualität der Straßenraumgestaltung“ sichern kann:

- funktional – anregend – ... einfach schön -

Das Petikum der Väter der ESG lautet: Erst die Erarbeitung des „Stadtgestalterischen Beitrags“ (welch Zauberwort)- Phase 2: dessen Ergebnisse münden dann in den integrierten Straßenentwurf (integriert: „ich liebe diese schmückenden Beiwörter, die mir nur wenige exakt erklären können.)

Stadtgestalterischer Beitrag (die Schrittfolge):

- Gestaltleitphase
- Projektbezogene Festlegung der Leitlinien
- Projektbezogene Festlegung der Gestaltungselemente

Beispielgebend:

- Oberflächenmaterial, -struktur
- Schmuckelemente – Kunst im Straßenraum
- Beleuchtung
- Bepflanzung
- Einordnung in Einbauten aller Art

Und dann ist noch ein Zauberwort in den ESG zu lesen:

„Häufig ist eine Entrümpelung unter Konzentration auf das wirklich Notwendige sinnvoll.“ Wie wahr, wie wahr!

Ich resümiere:

„Hoherfreulich ist es, dass die Empfehlungen zur Straßenraumgestaltung innerhalb bebauter Gebiete“ weiter entwickelt wurden sind. Die ESG 2011 sehen sich zielgebend in die bisherige effiziente Arbeit dieses Arbeitsausschusses der Forschungsgesellschaften. Man, der Praktiker ist geneigt, den Herrn Kollegen zuzurufen: „Weiter so! Dran bleiben! Nicht nachlassen!“ Zum Schluss sei mir noch ein kleiner ironischer Flaps erlaubt: Da lese ich in der ESG mit Erstaunen:

„Werden die stadtgestalterischen Aspekte integriert im Entwurfsprozess behandelt, müssen die Entwurfsbearbeiter sowohl über verkehrsplanerische als auch über städtebauliche und gegebenenfalls landschaftsplanerische Qualifikationen verfügen“ Donniwetti! Ich frage mich allerdings: wie denn anders? Darauf einzig und allein muss die Ingenieurausbildung an Deutschlands Hohen Schulen ausgerichtet sein. Ein Bauingenieur, der keine Kenntnisse vom goldenen Schnitt hat, Goethes Farbenlehre verkennt und nichts über die geniale Konstruktion der Jahrhunderthalle in Breslau (1913!) weiß, wird auch bei der Umgestaltung einer Fußgängerzone in einem verkehrsberuhigten Bereich und Aufwertung durch „echte Kunst am Bau“ keine kreative Lösung finden.

Klaus Gossow



Vereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure in Niedersachsen e.V.

Geschäftsstelle: Martina Howind
Eichstraße 19
30161 Hannover
Tel. 0511 / 32 53 60
Fax 0511 / 32 56 53

www.vsvi.de
info@vsvi-niedersachsen.de

Präsidium

Präsident und fachliche Fortbildung

Hon.-Prof. Dipl.-Ing.
Markus Brockmann
Rosenrotweg 3
31787 Hameln
Tel. 05151 / 27849
tagsüber:
Tel. 05151 / 607 178
Fax 05151 / 655 57
markus.brockmann@vsvi-
niedersachsen.de

Vizepräsident und Schatzmeister

Dipl.-Ing. Hans Schnibbe
c/o Gottfried Stehnke Bauunternehmung GmbH & Co. KG
Koppelstraße 28
27711 Osterholz-Scharmbeck
Tel. 04791 / 802-19
hans.schnibbe@vsvi-
niedersachsen.de

Geschäftsführer, Öffentlichkeitsarbeit und Verbindung zwischen Präsidium und Redaktion

Dipl.-Ing. Matthias Kohl
c/o Obermeyer
Planen + Beraten GmbH
Leisewitzstraße 37 a
30175 Hannover
Tel. 0511 / 85 07 - 23
Fax 0511 / 85 07 - 70
matthias.kohl@vsvi-
niedersachsen.de

Berufsständische Fragen, Verbindung zwischen Präsidium und BSVI

Dipl.-Ing. Joachim Grupe
c/o KEMNA BAU
Lohweg 42, 30559 Hannover
Tel. 0511 / 16 99 07 - 0
Fax 0511 / 16 99 07 - 33
joachim.grupe@vsvi-
niedersachsen.de

Organisation und Veranstaltungen

Dipl.-Ing. Volker Schäfer
c/o Schäfer Consult
Stieglitzstraße 23
26919 Brake
Tel. 04401 / 93 65 29
Fax 04401 / 54 53
volker.schaefer@vsvi-
niedersachsen.de

Förderung des Ingenieur Nachwuchses

Dipl.-Ing. Lothar Griese
c/o Ingenieurbüro Griese
Wehderstraße 4
26123 Oldenburg
Tel. 0441 / 3906 3980
Fax 0441 / 3906 3989
lothar.griese@vsvi-
niedersachsen.de

Braunschweig 01

1. Vorsitzender
Dipl.-Ing. Heinz-Georg Leuer
c/o Stadt Braunschweig
Bohlweg 30
38100 Braunschweig
Tel. 0531 / 470-40 76
Fax 0531 / 470-42 88

2. Vorsitzender

Akad. Direktor Dr.-Ing.
Holger Lorenz
c/o ISBS, TU Braunschweig
Beethovenstraße 51 b
38106 Braunschweig
Tel. 0531 / 391 - 62053

Organisation

Dipl.-Ing. Edgar Hartwig
c/o Volkswagen AG Werktechnik
Tel. 05361 / 92 14 18
Fax 05361 / 95 72 14 18

Redakteur

Dipl.-Ing. Hartmut Poggenklas
Max-Planck-Straße 41
38104 Braunschweig
Tel. 0531 / 37 32 32

Schrift- und Kassenführer

Dipl.-Ing. Henning Römer
c/o Fa. August Reiners
Volkmaroder Straße 37
38104 Braunschweig
Tel. 0531 / 23721 - 17
Fax 0531 / 23721 - 12

Celle 02

1. Vorsitzender

Dipl.-Ing. Holger Meins
c/o NLSfBV GB Lüneburg
Am Alten Eisenwerk 2d
21339 Lüneburg
Tel. 04131 / 15 12 91
Fax 04131 / 15 12 03

2. Vorsitzender

Dipl.-Ing. Klaus Obert
Am Brunnen 12
29229 Celle
Tel./Fax 05141 / 5 11 92

Kassenwart

Dipl.-Ing. Holger Gralher
c/o Kreisstraßenmeisterei
Langer Balkenweg
29331 Lachendorf
Tel. 05141 / 9 16 66 40
Fax 05141 / 9 16 66 96

Schriftführer

Dipl.-Ing. Horst Müller
Gorch-Fock-Weg 48
30938 Burgwedel
Tel. 05139 / 36 04

Hameln 03

1. Vorsitzender

Dipl.-Ing. Ralf Wilde
c/o Stadt Hameln
Rathausplatz 1
31785 Hameln
Tel. 05151 / 202-1535

2. Vorsitzender

Dipl.-Ing. Michael Warm
c/o NLSfBV GB Hameln
Roseplatz 5
31785 Hameln
Tel. 05151 / 607 - 156
Fax 05151 / 65 557

Redaktioneller Mitarbeiter

Dipl.-Ing. Rudolf Traut
Bückebergstraße 28
31789 Hameln
Tel. 05151 / 14 566

Kassenwart

Dipl.-Ing. Holger Smits
c/o NLSfBV GB Hameln
Roseplatz 5
31785 Hameln
Tel. 05151 / 607 - 137
Fax 05151 / 65 557

Hannover 04

1. Vorsitzender

Dipl.-Ing. Stefan Grampler
c/o Stadt Hannover
Fachbereich Tiefbau
Neue-Land-Straße 2
30625 Hannover
Tel. 0511 / 168-48854
Fax 0511 / 168-48484

2. Vorsitzender

Dipl.-Ing. Lutz Kirsch
c/o Emch+Berger GmbH, Ingenieure und Planer, Nürnberg
An der Börse 1
30159 Hannover
Tel. 0511 / 36599-27
Fax 0511 / 36599-78

Kassenwart

Matthias Heimsoth
c/o Emch+Berger GmbH, Ingenieure und Planer, Nürnberg
An der Börse 1
30159 Hannover
Tel. 0511 / 36599-22
Fax 0511 / 36599-78

Hildesheim 05

1. Vorsitzender

Dipl.-Ing. Werner Pfeiffer
Ahornweg 17,
31139 Hildesheim
Tel. 05121 / 4 65 71

2. Vorsitzender

Dipl.-Ing. Lothar Becker
Hinter dem Dorfe 23
31162 Bad Salzdorfurth
Tel. 05064 / 72 50

Beisitzer

Dipl.-Ing. Martin Keil
c/o Stadt Hildesheim
Markt 3
31134 Hildesheim
Tel. 05121 / 301 - 36 12

Schrift- und Kassenführer

Bauing. (grad.) Fritz Igel
c/o NLSfBV GB Hannover
Dorfstraße 17-19
30159 Hannover
Tel. 0511 / 3 99 36 - 154
Fax 0511 / 3 99 36 - 299

Redaktioneller Mitarbeiter

Andreas Gummert
Haferkamp 11, 31061 Alfeld
Tel. 0511 / 30 34-24 18 (d)
Fax 0511 / 30 34-20 99 (d)

Emsland 06

1. Vorsitzender

Dipl.-Ing. Martin Zeller
Marienstr. 22, 49808 Lingen
Tel. 0591 / 610 49 00
Fax 0591 / 610 49 01

2. Vorsitzende

Dipl.-Ing. Jochen Brandewiede
Ludwigstraße 22
49716 Meppen
Tel. 05931 / 1 28 09

Schriftführer

Dipl.-Ing. Detlev Thieke
Landkreis Emsland
Fachbereich Straßenbau
Ordeniederung 1
49716 Meppen
Tel. 05931 / 44 15 66

Kassenwart

Dipl.-Ing. Werner Molde
c/o Bauunternehmung
August Mainka GmbH & Co.
Darmer Esch 74, 49811 Lingen
Tel. 0591 / 800 06-618
Fax 0591 / 800 06-50

Lüneburg 07

1. Vorsitzender

Dieter Holstein
Sassendorferstr. 15
29549 Bad Bevensen
Tel. 05821 / 35 27

2. Vorsitzender

Dipl.-Ing. Manuela Kapak-
Wendt
c/o SM Uelzen
Holdenstedter Straße 92
29525 Uelzen
Tel. 0581 / 7 34 03
Fax 0581 / 1 48 43

Kassenwart

Dipl.-Ing. Thomas Rohlfing
c/o SM Dannenberg
Lüneburger Straße 17
29451 Dannenberg
Tel. 05861 / 975670
Fax 05861 / 975677

Schriftführer

Dipl.-Ing. André Novotny
c/o Ing.-Büro Odermann
Apfelallee 3 a
21337 Lüneburg
Tel. 04131 / 86 340
Fax 04131 / 86 3410

Nienburg 08

1. Vorsitzende

Dipl.-Ing. Nicole de Leve
c/o SM Stadthagen
Vornhäger Straße 150
31655 Stadthagen
Tel. 05721 / 34 47
Fax 05721 / 82 642

Redakteur

Dipl.-Ing. Friedrich Berghorn
Auf dem Acker 8
31592 Stolzenau
Tel. 05765 / 94 27 28
Fax 05765 / 94 27 29

Northeim 09

1. Vorsitzender

Dipl.-Ing. Horst Wegener
c/o Eurovia Teerbau GmbH
Lindenstraße 28
37520 Osterode
Tel. 05522 / 5098-49

2. Vorsitzender

Dipl.-Ing. Hendrik Weitemeier
c/o Ingenieurbüro Weitemeier
Kiefernweg 11
37127 Dransfeld
Tel. 05502 / 9105611

Schriftführer

Dipl.-Ing. Hans Heiko Keppel
c/o Eurovia Teerbau GmbH
Lindenstraße 28
37520 Osterode
Tel. 05522 / 5098-32

Kassenwart

Dipl.-Ing. Simone Reppin
c/o NLSfBV-Z Hannover
Göttinger Chaussee 76 a
30453 Hannover
Tel. 0511 / 30342611

Oldenburg 10

1. Vorsitzender

Dipl.-Ing. Lothar Griese
c/o Ingenieurbüro Griese
Wehderstraße 4
26123 Oldenburg
Tel. 0441 / 3906 3980
Fax 0441 / 3906 3989

2. Vorsitzender

Dipl.-Ing. Wilhelm Grünefeld
c/o Wessels und Grünefeld
Ingenieurberatung
Schmaler Damm 17a
26169 Friesoythe
Tel. 04491 / 92 11 55
Fax 04491 / 92 11 72

Schriftführer

Dipl.-Ing. Gunnar Hirsch
c/o Ingenieurbüro Hirsch
Eike-von-Repkow-Straße 32a
26121 Oldenburg
Tel. 0441 / 71248
Fax 0441 / 7775376

Kassenwart

Dipl.-Ing. Doris Ehrich
c/o NLSfBV GB Oldenburg
Kaiserstraße 27
26122 Oldenburg
Tel. 0441 / 2181 - 170

Osnabrück 11

1. Vorsitzender

Dipl.-Ing. Jürgen Schmidt
c/o Stadt Osnabrück
FD Straßenbau
Hasemauer 1
49074 Osnabrück
Tel. 0541 / 323-42 21
Fax 0541 / 323-15 42 21

2. Vorsitzender und Schriftführer

Dipl.-Ing. Horst Dallmann
c/o Hermann Dallmann
GmbH & Co. KG
Wiesenweg 7
49565 Bramsche
Tel. 05461 / 952-16
Fax 05461 / 952-70

Kassenwart

Dipl.-Ing. Helmut Kattenbeck
c/o Oevermann Verkehrswegebau GmbH
Elbestraße 60
49090 Osnabrück
Tel. 0541 / 69 118-10
Fax 0541 / 69 118-30

Ostfriesland 12

1. Vorsitzender

Dipl.-Ing. Hinrich Tjaden
c/o Matthäi Bauunternehmen
Sternkamp 14
26655 Westerstede
Tel.: 04488 / 511 - 200

2. Vorsitzender

Dipl.-Ing. Hilko Kruse-Eden-
huizen
c/o Helmus Straßenbau GmbH
Raiffeisenstraße 7
26603 Aurich
Tel.: 04941 / 9 50 17 22
und
Dipl.-Ing. Karl-Heinz Müller
c/o G. Koch GmbH & Co.
An der Hössen 4a
26655 Westerstede
Tel.: 04488 / 83 86 - 12

Schriftführer

Dipl.-Ing. Heiko Schürmann
c/o NLSfBV - GB Aurich
Tel.: 04941 / 951 - 248

Kassenwart

Dipl.-Ing. Arnold Buß
c/o NLSfBV - GB Aurich
Eschener Allee 31
26587 Aurich
Tel.: 04941 / 951 - 320

Stade 13

1. Vorsitzender + Schriftführer

Dipl.-Ing. Ralf Patjens
c/o NLSfBV GB Stade
Harsfelder Straße 2
21680 Stade
Tel. 04141 / 601 - 330
Fax 04141 / 601 - 397

2. Vorsitzender

Dipl.-Ing. Ralf Kraeft
c/o Matthäi Bauunternehmen
Gnarrenburger Straße 195
27432 Bremervörde
Tel. 04761 / 99 90
Fax 04761 / 50 37

Kassenwart

Dipl.-Ing. Fritz Allers
Uferweg 8
21762 Otterndorf

Kultur und Information

Dipl.-Ing. Ralf Mehrtens
Am Dahl 6
27628 Lahnstedt

Verden 14

1. Vorsitzender

Dipl.-Ing. Hans Schnibbe
c/o Gottfried Stehnke Bauunternehmung GmbH & Co. KG
Koppelstraße 28
27711 Osterholz-Scharmbeck
Tel. 04791 / 802-19
h.schnibbe@stehnke.de

Dipl.-Ing. Adolf Biere
c/o A-mobil-services GmbH
Stader Straße 36
27419 Sittensen
Tel. 04282 / 50932 - 13
adolf.biere@a-mobil-services.de

Schriftführer

Dipl.-Ing. Dieter Rosenberg
c/o SM Rotenburg/Wümme
Moorkamp 78
27356 Rotenburg/Wümme
Tel. 04261 / 966 227
Fax 04261 / 966 228

Kassenwart

Dipl.-Ing. Jens-Uwe Prütz
c/o DEUTAG GmbH & Co.KG
NI Nord
Oldenburger Allee 19-21
30659 Hannover
Tel. 0511 / 6 46 66-233
Fax 0511 / 6 46 66-239

Gestaltung: Sabine Panse, dacorpo-design.de

Impressum

Herausgeber:

Vereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure in Niedersachsen e.V.,
Vereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure der Freien Hansestadt
Bremen e.V. und Gemeinschaft zur Förderung der fachlichen Fortbildung
der Straßenbau- und Verkehrsingenieure in Niedersachsen e.V., Eichstraße
19, 30161 Hannover, Telefon 0511.32 53 60, Fax 0511.32 56 53

Geschäftsstelle Niedersachsen:

Martina Howind, Eichstraße 19, 30161 Hannover,
www.vsvi-niedersachsen.de

Geschäftsstelle Bremen:

Britta Berning, Bgm.-Spitta-Allee 18, 28329 Bremen,
www.vsvi-bremen.de